Helsingin Sanomat
20. 11. 56

Liikenne vaikeutuu yhä Helsingin kasvaessa

JULKISEN LIIKENTEEN OSUUS MUODOSTUU RATKAISEVAKSI

Helsingin kaupungin liikennepäällikkö Reino Castrén piti eilen Helsinki-Seuran kokouksessa esitelmän Helsingin liikenteen tulevaisuudennäköaloista.

Liikenteessä nyt vallitsevan, paljon puhutun kriisin esitelmänpitäjä katsoi olevan luonteeltaan pikemmin psykologinen kuin teknillinen. Liikenne saataisiin vielä sujumaan tyydyttävästi verraten pienillä risteysten järjestelyillä. katujen jäsentämisellä eri liikennemuodoille ja yksisuuntaiseksi määräämisillä, paikoituksen rajoittamisella ja raitioliikenteen modernisoinnilla — sekä ennen kaikkea sillä, että autoilijat ja muu yleisö totuttautuisivat liikkumaan niinkuin suuressa joukossa on liikuttava.

Kriisissä onkin eniten kysymys yksilöitten taipumisesta yleisen edun entistä tiukempiin vaatimuksiin.

Esitelmänpitäjä selosti monin piirroksin ja numeroin suorittamiaan alustavia laskelmia liikenteen kehityksestä lähimpien 45 vuoden aikana, jolloin Helsingin seudun asukasluku kasvaa miljoonaksi. Henkilöautojen luku tuhatta asukasta kohden kasvanee nelinkertaiseksi eli siihen, mikä se nyt on edistyneimmissä maissa, USA:ta lukuunottamatta. Jos niitä silloin käytetään yhtä ahkerasti kuin nykyisin — jolloin huipputuntina ajaa kaupungin keskustaan yhtä monta henkilöautoa kuin koko Helsingin seudulla on rekisteröity —, lisääntyisi henkilöautoliikenne niin, että tuloväylien ja paikoitustilojen vastaava lisääminen kävisi taloudellisesti ylivoimaiseksi ja pilaisi nykyisen keskikaupungin.

Henkilöautojen käyttäminen tällaisiin matkoihin ei siis saisi kasvaa suhteessa autokannan kasvuun. Se onkin esim. Los Angelesissa vain puolet Helsingin luvusta.

Esitelmöitsijä osoitti, että näinkin laskien on jo lähimpien 15—20 vuoden kuluessa toteutettava useimmat valmisteilla olevat suuret silta- ja valtaväyläsuunnitelmat sekä saatava keskikaupungin liepeille useita paikoituskenttiä tai -rakennuksia.

Henkilöautoilla ei siis voida ratkaista suurta työssäkäyntiliikennettä. Päinvastoin julkisen liikenteen osuus kasvaa, kun kävellen työssä käyvien luku vähenee väestön muuttaessa pois citystä. Tehokkain keino edistää myös autoliikennettä on julkisen liikenteen lisääminen ja parantaminen, koska se vähentää henkilöautoja kaduilta.

Helsingin liikekeskuksen esitelmän pitäjä totesi kasvavan nykyisellä paikallaan lajentuen voimakkaasti länteen.

Nykyisiä liikenteen solmukohtia olisi kevennettävä ohjaamalla liikennettä sen länsi- ja itäpuolitse cityn laajenemisalueille.

Vielä esitettiin laskelmia koko Helsingin seudulta keskikaupungille huippuaikoina tulevan matkustajamäärän kasvusta. Asukasluvun kasvaessa etupäässä ulommilla alueilla julkisen liikenteen kuljetustyö ja esim. vaunujen tarve kasvaa ylisuhteellisesti. Siten sekä kaupunkia että Valtionrautateitä odottavat lähivuosikymmeninä valtavat tehtävät julkisen liikenteen kehittämisessä. Keskikaupungille huippuaikana tuotavien matkustajien luku kohonnee v:een 1970 kolminkertaiseksi ja v:een 2000 nelinkertaiseksi. Siihen sijoitettavat varat ovat kuitenkin pieniä verrattuina niihin, jotka tarvittaisiin katujen ja paikoitustilojen rakentamiseen — rakennettuja kortteleita purkamalla — jos haluttaisiin hoitaa liikenteestä edes puolet henkilöautoilla.

Lopuksi esitelmänpitäjä kertoi Amerikan Yhdysvaltojen olevan nyt siinä tilanteessa, että henkilöautojen käytön kohtuuton lisääntyminen ja julkisen liikenteen supistuminen ovat tehneet kadut liian ahtaiksi ja kaiken katuliikenteen hitaaksi. Hän luki otteita Yhdysvaltojen keskuskauppakamarin julkaisemasta lausunnosta, jossa tämä liikemaailman edun nimessä vaatii julkisen liikenteen voimakasta kehittämistä, jotta henkilöautojen käyttö keskikaupungilla vähenisi ja liikenne saataisiin sujumaan.